

SÉNAT

SAÏD OMAR OILI

SENATEUR DE
MAYOTTE

COMMUNIQUE DE PRESSE

Mardi 8 avril 2025

Le sénateur Saïd Omar Oili à la suite de la réunion de lundi sur la piste longue, s'étonne des orientations présentées par la DGAC qui sont en contradiction avec un courrier du Ministre des transports reçu la semaine dernière. En réponse à un courrier du 6 mars 2025 (copie en pièce jointe) le Ministre des transports souligne : « Vous rappelez à juste titre la nécessité de poursuivre la concertation sur ce projet ».

En effet, la lettre du Président de la Commission nationale du débat public du 16 janvier 2025(copie en pièce jointe) établi un constat très sévère de la concertation sur le projet de piste longue :

- « l'absence de comité de pilotage en 2023 ne permet pas d'avoir une vision globale du projet, des futures étapes avant l'enquête publique »
- « A ce jour, le maître d'ouvrage (DGAC) n'a apporté aucune réponse aux recommandations de la garante ».

Le ministre des Transports , tenant compte de ces recommandations, annonce dans son courrier le cadre de la concertation, qui après le vote de la loi pourra être « lancer dès septembre ».

Le sénateur s'étonne que les services de la DGAC n'agissent pas en cohérence avec les orientations de leur Ministre de tutelle.

Il rappelle lors de la réunion de mai 2024 avec le précédent Ministre des transports, la DGAC s'appuyait sur des avis scientifiques sur les risques sismo-volcaniques, alors que les experts n'avaient pas été concertés.

Un communiqué des scientifiques du 12 décembre 2024 (copie en pièce jointe), à la suite d'une réunion de travail conduite par le sénateur, apportait une contradiction étayée aux arguments de la DGAC sur les risques liés au volcan Fani Maoré. Selon ces experts « la probabilité d'une nouvelle éruption d'une telle ampleur est



évaluée au minimum à 0,008% sur les 100 ans à venir. »

En effet, les risques liés au volcan sous-marin Fani Maoré constituaient un argument majeur de la DGAC pour écarter le projet de piste longue sur Petite Terre.

Selon, les études de la DGAC, à partir de 2035 la piste actuelle ne sera pas opérationnelle toute l'année. Au regard de cet enjeu majeur du risque d'isolement de notre archipel, le sénateur invite les services de l'Etat à reprendre la concertation imposée par les textes et à transmettre en toute transparence les études sur les deux projets.

Saïd OMAR OILI
Sénateur de Mayotte

Le Ministre chargé des transports

Philippe Tabarot

Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation
246 boulevard Saint-Germain
75007 Paris France



Paris, le 6 mars 2025

Monsieur le Ministre chargé des Transports,

SAÏD OMAR OILI

SÉNATEUR DE
MAYOTTE

Dans le cadre de mes fonctions parlementaires, j'attirais déjà l'attention de votre prédécesseur sur la situation préoccupante du projet de piste longue à Mayotte, notamment à travers un courrier en date du 2 octobre 2024.

Ce projet, dont l'importance est cruciale pour le développement et l'intégration du 101^e département, demeure à ce jour dans une impasse, faute d'une véritable concertation avec les acteurs du territoire et d'une prise en compte complète des éléments scientifiques et techniques récemment mis en lumière.

La question de la réalisation d'une piste longue à Mayotte est un débat récurrent depuis la fin des années 1980 et a fait l'objet de nombreuses études. L'objectif principal de ce projet est d'adapter l'infrastructure aéroportuaire aux vols long-courriers, afin de renforcer la continuité territoriale et de répondre aux besoins croissants de mobilité des mahorais.

Un premier débat public a eu lieu du 27 juin au 11 décembre 2011, sous l'égide de la Commission nationale du débat public. À son issue, la Commission particulière du débat public avait recommandé des études complémentaires. En mai 2012, le gouvernement prenait officiellement la décision de poursuivre le projet, mais en juin 2013, le rapport de la commission « Mobilité 21 » rétrogradait la piste longue parmi les projets de faible priorité, entraînant un report au-delà de 2050.

En suspens durant plusieurs années, le projet a été relancé en 2019 à l'initiative du Président de la République, qui a réaffirmé la nécessité d'une infrastructure aéroportuaire adaptée. La Direction générale de l'aviation civile a alors saisi la Commission nationale du débat public, laquelle a instaurée une concertation continue et nommée Renée Aupetit comme garante du processus.

Lancée en 2020, cette concertation a permis la réalisation d'études complémentaires sur l'implantation possible d'une piste longue. Deux rapports intermédiaires ont été publiés en novembre 2022 et en septembre 2024, incluant une analyse comparative entre les sites de Petite Terre et Grande Terre.

Malgré ces avancées, la gestion du dossier souffre d'un manque criant de concertation et de transparence, comme en témoignent plusieurs éléments préoccupants :

- Le dernier comité de pilotage du projet s'est réuni en janvier 2023, sans qu'aucune autre réunion ne soit programmée depuis.
- La réunion du 7 mai 2024 avec votre prédécesseur n'a pas permis de présenter de manière exhaustive les scénarios étudiés.
- Le rapport intermédiaire n°2 de la CNDP publié en septembre 2024 n'apporte pas tous les éléments nécessaires à une prise de décision éclairée.
- Aucune donnée scientifique sur les risques liés au volcan Fani Maoré n'a été intégrée dans la concertation.

Lors de la rencontre du 7 mai 2024, le ministre des Transports de l'époque, appuyé par la DGAC, a soulevé la question des risques sismologiques liés à l'apparition en 2018 du volcan sous-marin Fani Maoré, remettant en question le choix initial d'implantation de la piste longue sur Petite Terre.

À cette occasion, les services de la DGAC ont recommandé d'écartier le scénario de la piste convergente sur Petite Terre au profit d'une implantation au nord de Grande Terre, invoquant des risques naturels élevés. Toutefois, cette décision a été prise sans qu'aucune présentation détaillée des scénarios n'ait été fournie, ni qu'une concertation préalable ait été menée avec les parties prenantes. Cette annonce a suscité de vives interrogations, y compris au sein des institutions concernées. Le président de la CNDP a lui-même déclaré avoir « *été informé par la presse du choix retenu par la DGAC, annoncé au cours de la rencontre, en mai 2024* » sans consultation préalable.

Face à cette situation, j'ai organisé une rencontre avec les scientifiques du REVOSIMA le 9 décembre 2024. À l'issue de cette réunion – comme l'atteste la lettre du président de la CNDP annexé à ce courrier – il est apparu que la DGAC n'avait consulté ni les scientifiques, ni aucun expert en risques sismovolcaniques avant d'annoncer ce changement de scénario. Par ailleurs, les scientifiques du REVOSIMA ont rappelé que la probabilité d'une éruption majeure reste faible, tout en insistant sur le caractère incomplet des connaissances actuelles, rendant toute prédiction à long terme incertaine. Ces éléments sont explicitement mentionnés dans le communiqué du 12 décembre 2024, joint également en annexe.

Malgré ces contraintes, Mayotte ne peut se permettre d'être privé d'une infrastructure aéroportuaire adaptée à ses besoins. La situation insulaire et l'éloignement du territoire exigent une piste capable d'accueillir des vols long-courriers, garantissant à la fois :

- Une continuité territoriale efficace avec la métropole et la zone océan Indien.
- Un levier de développement économique et touristique indispensable pour Mayotte.
- Une sécurisation du transport aérien, notamment en cas de crise sanitaire ou naturelle.

Or, l'absence de décisions claires et la lenteur du processus de concertation entravent toute avancée concrète. Il est désormais urgent de relancer une concertation élargie, intégrant pleinement les acteurs du territoire ainsi que les experts en risques naturels.

Au regard des délais nécessaires à la construction d'une infrastructure aéroportuaire de cette envergure, il est impératif que la décision concernant la piste convergente soit prise dans les plus brefs délais. Les études de la DGAC ont montré qu'à l'horizon 2035, la présente piste ne pourra plus être exploitée dans les conditions actuelles et ne servira plus qu'à un usage ponctuel.

Dès lors, tout retard supplémentaire dans la prise de décision risquerait de compromettre la transition nécessaire vers une nouvelle infrastructure, exposant ainsi le territoire à un vide opérationnel en matière de transport aérien. Une planification anticipée et concertée est donc indispensable pour garantir la mise en œuvre d'une solution viable, répondant aux exigences de sécurité et de continuité territoriale.

Au vu de l'importance stratégique de cette infrastructure pour Mayotte et des enjeux qu'elle soulève, je sollicite un entretien avec vous afin d'échanger sur les actions à envisager pour débloquer ce projet et lui redonner la visibilité nécessaire.

Je reste à votre disposition pour convenir d'une date qui correspondrait à votre agenda et vous remercie par avance de l'attention que vous porterez à cette demande.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma considération distinguée.

Saïd OMAR OILI
Sénateur de Mayotte





Le Président

Paris, le 16 janvier 2025

Monsieur le Sénateur,

Tout d'abord je souhaite vous exprimer notre entière solidarité avec la population de Mayotte suite à la catastrophe provoquée par le cyclone Chido.

J'imagine que l'urgence prévaut encore par rapport au dossier et votre courrier en date du 11 décembre 2024. Toutefois, je tenais à vous apporter quelques éléments de réponse aux observations exposées, relatives à la concertation continue et en particulier au choix, fait par la DGAC, d'implantation de la future piste longue à Mayotte.

Je vous précise que le dernier rapport intermédiaire de la garante, Mme Renée Aupetit, publié le 11 septembre 2024 sur le site de la CNDP, indiquait que « l'absence de comité de pilotage en 2023 ne permettait pas d'avoir une vision globale du projet, des futures étapes, avant l'enquête publique ». La garante demandait des précisions sur les prochaines étapes du projet et une validation officielle de l'implantation de la future piste aérienne, afin que le choix final du site retenu soit annoncé officiellement.

Elle recommandait entre autres :

- de mettre en ligne les études complémentaires, telles qu'elles ont été délivrées par les bureaux d'études ;
- de constituer un comité de suivi du projet, dans lequel seraient associés toutes les parties prenantes, y compris des représentant.e.s des associations, de la population...
- d'organiser un événement officiel pour présenter la suite de la concertation et en apportant tous les éléments qui ont conduit au choix d'implantation de la piste aérienne, ainsi que les coûts et modes de financement, le calendrier, etc.

A ce jour, le maître d'ouvrage n'a apporté aucune réponse aux recommandations de la garante.

Nous rappelons que deux comités de suivi ont été mis en place avec les bureaux d'études et les parties prenantes (suivi des études écologiques et suivi des études de desserte et d'aménagement du territoire) et qu'ils permettaient aux parties prenantes de suivre les études réalisées.

Nous notons que l'information sur le site internet « Comparaison des sites, les points clés des études sur le site de Bouyouni / M'Tsangamouji_Français » est insuffisante, considérant le manque de transparence sur la décision finale d'implanter le futur aéroport sur Grande Terre. La CNDP a été informée par la presse du choix retenu par la DGAC, annoncé au cours de la rencontre, en mai 2024, au ministère des Transports en présence de quelques élus de Mayotte.

La garante a interpellé le correspondant local de la DGAC à Mayotte qui n'a pu confirmer une prochaine date de comité de pilotage. Nous allons reprendre l'attaché des services du ministère des Transports et de la DGAC pour obtenir des réponses à nos recommandations et pour poursuivre la concertation continue. Je ne manquerai pas de vous tenir informé de la suite qui sera apportée à notre intervention.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président


Signature numérique de

Marc PAPINUTTI

marc.papinutti

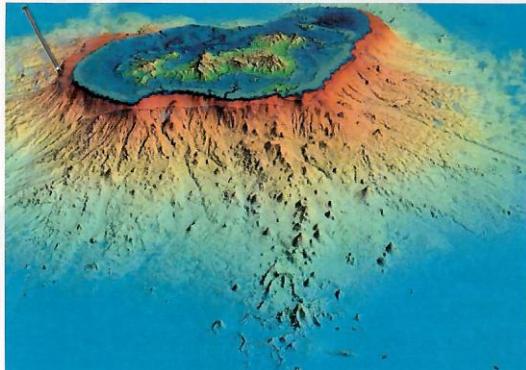
Date : 2025.01.16

16:22:03 +01'00'

Marc PAPINUTTI

Monsieur Saïd Omar OILI
Sénateur de Mayotte

Copie :
Madame Renée AUPETIT
garante CNDP



IPGP brgm CNRS Ifremer

Communiqué

12/12/2024 – 18h00

Complément d'information suite à l'audition, le 09-12-2024, des scientifiques du REVOSIMA par le sénateur Saïd Omar Oili

A la demande du sénateur de Mayotte, Monsieur Saïd Omar Oili, les scientifiques de l'IPGP et du BRGM ont été auditionnés au Sénat le lundi 9 décembre. Lors de cette audition, Marc Chaussidon, Jean-Christophe Komorowski et Aline Peltier, pour l'IPGP, ainsi que Christophe Poinsot et Nicolas Zornette, pour le BRGM, ont répondu aux questions du sénateur Oili. Les scientifiques du REVOSIMA ont rappelé le contexte géodynamique et géologique de Mayotte dans le cadre duquel la crise sismique puis l'éruption du nouveau volcan Fani Maoré s'étaient développées à partir de mai 2018. Ils ont précisé que Mayotte est une île volcanique et qu'elle est exposée à un aléa volcanique global qui découle de l'activité volcanique qui s'y est développée, notamment dans les derniers 2,5 millions d'années (Rusquet et al., 2024, in press). Mayotte est située dans une chaîne volcanique qui s'étend sur environ 70 kilomètres, depuis le nord-est de Grande-Terre jusqu'au nouveau volcan sous-marin de Fani Maoré. Cette chaîne volcanique contient plus de 300 édifices volcaniques.

Les connaissances scientifiques actuelles du volcanisme à Mayotte montrent que plusieurs zones volcaniques de cette chaîne sont géologiquement susceptibles de produire à nouveau de l'activité volcanique. Cette reprise d'activité volcanique peut être détectée par le réseau de surveillance REVOSIMA mis en place à Mayotte mais la date de cette reprise est impossible à déterminer plusieurs années à l'avance. Les zones concernées sont principalement : 1) la zone sous-marine dite du "Fer à cheval" située entre 10 et 15 km à l'est de Petite-Terre, 2) la zone à terre qui a produit les cônes volcaniques sur Petite-Terre et dans le nord-est de Grande-Terre, et avec une probabilité plus faible, 3) la zone de Fani Maoré et plus largement d'autres sites



Communiqué

12/12/2024

dispersés dans la chaîne volcanique. La probabilité d'une future éruption de l'ampleur de Fani Maoré, un évènement géologique exceptionnel à l'échelle de la planète, est très faible, en l'état actuel des connaissances, qui restent néanmoins incomplètes. Les études géologiques suggèrent l'occurrence de 2 éruptions d'un volume supérieur à 3 km³, dont celle de Fani Maoré, dans les derniers 2,5 millions d'années. Dans l'hypothèse d'un processus aléatoire, la probabilité d'une nouvelle éruption d'une telle ampleur est évaluée au minimum à 0,008% sur les 100 ans à venir.

L'évaluation des aléas volcaniques auxquels l'archipel de Mayotte est exposé doit se faire en intégrant ces diverses sources possibles d'activité volcanique, les différentes manifestations d'activité volcanique possibles, et le contexte géodynamique régional.

L'IPGP et le BRGM assurent la coordination et le pilotage du REVOSIMA. La surveillance opérationnelle de l'activité sismo-volcanique est réalisée par l'IPGP (Observatoire volcanologique du Piton de la Fournaise, OVPF) en co-responsabilité avec le BRGM et en étroite association avec le CNRS et l'IFREMER. Le REVOSIMA a pour missions : 1) d'apporter la connaissance des phénomènes volcaniques, sismiques et tsunamigènes ; 2) de transmettre aux autorités des alertes sur la détection de changements dans l'activité de la zone volcanique et sismique de Mayotte ; et 3) de diffuser l'information et les savoirs scientifiques au public. Le REVOSIMA opère un réseau multi-paramètres continu et télémétré à terre, composé de 17 stations. Il opère également un réseau de stations multi-paramètres en mer qui sont déployées et relevées une à deux fois par an lors de campagnes océanographiques de surveillance (MAYOBS). Ces campagnes permettent aussi de réaliser de nombreuses autres acquisitions de données de surveillance. Le REVOSIMA est financé par l'État (ministères de l'environnement, des outre-mers et de la recherche) avec le soutien de la Mission d'appui aux politiques publiques de prévention des risques majeurs Outre-mer (MAPPPROM).

Marc Chaussidon, Directeur de l'IPGP

C. Poinsot, Directeur Scientifique Délégué, BRGM

J-C Komorowski, Responsable des Observatoires volcanologiques et sismologiques de l'IPGP et membre CSS, COPIL et COTECH du REVOSIMA

N. Zornette, Binôme de coordination, REVOSIMA

A. Peltier, Responsable opérationnelle et Binôme de coordination locale, REVOSIMA ; Directrice de l'OVPF-IPGP

J-M Saurel, Responsable opérationnel des Observatoires volcanologiques et sismologiques de l'IPGP; Binôme de coordination, REVOSIMA

A. Le Friant, Directrice adjointe de l'IPGP en charge des Observatoires